

Curso de Gestão de Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico – Turma 16

Análise crítica dos modelos atuais de transporte coletivo urbano no contexto da qualidade

Daniel Leal Gomes da Silva (*)

1. INTRODUÇÃO

Em detrimento às rápidas e intensas aglomerações nas localidades urbanas, quase todas as sociedades da atualidade utilizam um modelo de ocupação do espaço e solo de forma bugre, imprópria, antiquada e com isso enfrentam uma constante crise urbana.

Vasconcellos (2006) contextualiza que o aumento dos veículos motorizados e não motorizados em circulação e o espalhamento das cidades têm feito crescer muito o consumo de recursos naturais como o solo e energia, e com isso causando diversos embates de superlotação, segregação e estalagens viárias adequadas.

Pela morosidade das deslocações, o tema mobilidade tem se tornado uma constante fonte de pesquisa e curiosidade. A falta de planejamento e indisposição viária tem reduzido a velocidade do tempo de viagens, ocasionando diversos obstáculos à eficiência dos deslocamentos integrados e multimodais. Desenvolver um modelo ideal de mobilidade urbana é uma das grandes provocações do Brasil e do mundo.

2. CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRANSPORTE

Ao longo do desenvolvimento da humanidade o transporte tem sido utilizado para disponibilizar produtos onde as necessidades existem, facilitando a vidas das pessoas e propiciando maior conforto a sociedade. Ou seja, transporte é o instrumento fundamental de locomoção de curta, média e longas distâncias.

O transporte é um elemento importante no desenvolvimento da economia de um país, tendo os seus sistemas de gestão sofrido mudanças ao longo do tempo (Button et al., 2001, p. 1).

Os processos de desenvolvimento econômico e urbano criaram e consolidaram novas classes médias (Faria, 1991).

Segundo Vasconcellos (2001), os automóveis ganham status logo após a segunda grande guerra, devido ao desenvolvimento econômico e a necessidade de deslocamento das classes médias. Esse processo, ainda contínuo, se dá em função da modernização econômica e a reorganização espacial como demanda da classe. A relação entre oferta de locomoção e acessibilidade coletiva e/ou individual é disputada ainda hoje, entre aquele com e sem acesso ao transporte.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Seguindo o raciocínio, Vasconcellos (2001) contextualiza que no final dos anos cinquenta, o Plano de Metas do governo Kubitscheck, identifica esse crescimento de automóveis. Como consequência, do ponto de vista dos transportes urbanos, parte da classe média mudou do transporte coletivo para o transporte particular, ocasionando o marco inicial desse processo migratório.

3. TRANSPORTE PÚBLICO OU COLETIVO

Transporte público e coletivo é todo aquele serviço que, proporcionado pelo poder público e/ou privado, atende a todos os cidadãos e as cidades sem qualquer distinção de classe, procedência nacional ou outras formas de discriminação, desenvolvendo o papel social e econômico na democratização a mobilidade, segundo Ferraz (1998).

Considerando a necessidade de ordenar e normatizar a prestação do serviço de transporte público, o Estado tem como objetivo de prestar esse serviço e é responsável por ele, mesmo quando não o opera diretamente e utiliza a prestação de serviços de empresas privadas assim definida na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988:

“Art. 30. Compete aos Municípios:

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;”

Atualmente vem se criticando a redução gradual do número de contingentes que utilizam o transporte coletivo urbano por transporte individual nas grandes metrópoles. Diversos efetivos podem ser apontados, como por exemplo, a queda da demanda, sendo uma das principais consequências da migração para o transporte individual (SETTRAN, 2008).

4. ANÁLISE DOS MODELOS CONVENCIONAIS OFERECIDOS

Sem dúvida, um estudo multidisciplinar, com especialistas, é necessário para que se construa um planejamento eficaz em detrimento aos desejos de uma população como um todo.

Um modelo voltado para o usuário de transporte público enfrenta algumas dificuldades de provisão do transporte, como por exemplo frequências, disponibilidades e linhas. Outro ponto está na falta de prioridade na circulação, que desempenha, negativamente, o papel de otimizar o equilíbrio da oferta e demanda. Por último, valorização das tarifas, são fatores que podem bloquear que um sistema eficiente de transporte público seja executado e garantido. O desempenho é avaliado segundo dois critérios básicos: a eficiência, que é a capacidade do sistema de utilizar os recursos disponíveis para realizar o serviço; e a eficácia, que diz respeito ao nível de qualidade alcançado na realização destes serviços (TALLEY e ANDERSON apud CARVALHO, 1984, p.15).



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

A necessidade de prover meios de transporte de passageiros e circulação torna-se uma questão de políticas públicas participativas. Isso resulta em um espaço de circulação no qual as necessidades dos papéis mais vulneráveis (pedestre, ciclista, passageiros de transporte público) são prejudicadas devido ao número abusivo de veículos automotivos (carros) nas ruas, a demora e falta de gestão na sinalização dos semáforos, segregação viária, impedindo o uso eficiente do sistema viário (Vasconcellos, 2000).

Dios Ortúzar et al., 2001, p. 3 aponta que o aumento do tráfego rodoviário e na procura dos transportes resulta num congestionamento das vias, atraso nos horários.

Lopes (2005) critica que a principal fonte de discursão seja a qualidade de deslocamento das pessoas e não dos veículos. Contudo, é possível observar que a satisfação do usuário de transporte coletivo não tem sendo atendida, tão pouco, dada a devida prioridade. Os usuários sofrem com ausência de uma gestão integrada, participativa e políticas públicas punitivas capazes de gerir as estruturas negativas no modelo convencional de transporte de massa.

5. CONCLUSÕES

Pensando na solução para essa problemática o transporte coletivo é apontado como proposta fundamental em detrimento da sua capacidade em transportar passageiros, a confiabilidade e a extensão da sua operação evitando a utilização demasiada de transportes individuais (automóveis, por exemplo).

Reconhecida a importância do transporte público como ferramenta de locomoção e de qualidade de vida das novas e exigentes cidades pelo mundo, e com a urbanização rápida e a intensa a briga por espaço nos grandes centros urbanos, tem se tornado uma constante quando o assunto é deslocamento de pessoas e mercadorias. Toda sociedade, seja urbana e/ou rural tem necessidade de mobilidade. Um sistema de transporte de massa eficaz planejado, integrado, padrão, ainda será bastante discutido. Mantenhamos a consciência de melhoria constante para que sejam desempenhados os termos de acessibilidade, confiabilidade, segurança e conforto nas futuras formatações da gestão de transporte equitativo.

() Daniel Leal é aluno do curso de MBA em Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Faculdade Estácio*

Referências

BRASIL. **Regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos.** Lei nº 8.987/95 de 13 de Fevereiro de 1995. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm. Acessado em 09 de setembro de 2014.

BUTTON, Kenneth J.; HENSHER, David A., ed. - **Handbook of transport systems and traffic control.** Amsterdam: Elsevier, 2001.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

DIOS ORTÚZAR, Juan de; WILLUMSEN, Luis G. - **Modelling transport**. 3ª ed. Chichester: John Wiley & Sons, 2001.

FARIA, Vilmar. Cinquenta anos de urbanização no Brasil. **Novos estudos** p.29 (1991).

FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto. **A qualidade do serviço de transporte coletivo em cidades médias sob a ótica dos usuários**. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPET, 2, São Paulo, 1988.

LOPES, S. B. (2005). **Efeitos da dependência espacial em modelos de previsão de demanda por transporte**. Tese de Mestrado. EESC/USP. São Carlos – SP.

SETTRAN – Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (2008) **Dados Técnicos do Sistema Integrado de Transporte – SIT**. Uberlândia, MG.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte e meio ambiente: conceitos e informações para análise de impactos**. São Paulo: Ed. Do Autor, 2006.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3. Ed. São Paulo: Annablume, 2000.